

Argumentaire pour que
le tramway longe
la promenade arborée
du Sanitas,
plutôt qu'il la détruise

et demandes diverses concernant le passage
du tramway dans le quartier du Sanitas

Sommaire

| | |
|--|----|
| Le contexte du Sanitas et d'un tracé inadapté (solution 2) | 3 |
| Le manque de concertation et d'information | 3 |
| L'importance de la promenade | 4 |
| La solution 1 | 5 |
| Le langage trompeur de la solution 2 | 6 |
| La solution 3 | 7 |
| La solution 4 préconisée | 7 |
| Les réalités du terrain | 9 |
| Les places de stationnement | 10 |
| Une ou deux stations ? | 10 |
| Pour garder les deux ronds-points du Palais des Sports | 11 |
| Pour garder les arbres du carrefour Saint-Paul | 13 |
| Le "bilan arbres" au Sanitas | 14 |
| Le croisement avec l'axe de la passerelle Fournier | 15 |
| Pour conforter le quatrième paysage | 16 |
| Conclusion | 17 |

Ce dossier est réalisé par Alain Beyrand,
141 rue de la Fuye, 37000 Tours (alain@pressibus.org).
Il est téléchargeable à l'adresse <http://pressibus.free.fr/blogcvl/promenade/Sanitas4.pdf>

Ce dossier est soutenu par les associations
SEPANT (Société d'Etude, de Protection et d'Aménagement de la Nature en Touraine)
et AQUAVIT (Association pour la Qualité de la Vie dans l'Agglomération Tourangelle)

Ce dossier reprend, complète et remplace un argumentaire déposé le 16 juin 2010 par Alain Beyrand
sur le registre (tome 1) de l'enquête publique
(les longueur et largeur d'artère y étaient jugées par erreur deux fois trop grandes)

Ce dossier est un complément au dossier "Argumentaire pour que soit rétabli le quatrième paysage"
traitant le reste du trajet du tramway et remis en même temps à la commission

Ce dossier a été préparé sur la page de blog pressibus.free.fr/blogcvl/promenade
contenant des photos et informations complémentaires et des photos et plans plus grands

Le contexte du Sanitas et d'un tracé inadapté (solution 2)

Le quartier du Sanitas, très proche du centre-ville de Tours, a été entièrement reconstruit après guerre, notamment sur les ruines des ateliers de chemin de fer. Son architecture est caractéristique des immeubles de banlieue parisienne de la même époque, avec des grandes tours et de petites et grandes barres. Les premiers habitants ont emménagé en janvier 1959. Malgré l'architecture sévère, les constructions bénéficiaient de bons matériaux, les appartements étaient agréables et des espaces verts de qualité ont été aménagés. Ajoutez une mixité sociale, des commerces, un palais des sports et de spectacles, la proximité du centre-ville. Les habitants se sont plus dans ce jeune environnement.

Ce quartier connaît depuis 20 ans des difficultés d'adaptation que des opérations de rénovation ont parfois estompées, parfois aggravées. Le passage du tramway est un élément en lui même positif, encore ne faudrait-il pas qu'il soit accompagné d'éléments négatifs qui entachent gravement les effets escomptés.

C'est hélas le cas avec la suppression d'une promenade arborée (mail) longue de plus de 600 mètres, avec ses deux rangées d'environ 80 arbres, 160 en tout, des érables et une quinzaine de marronniers plantés il y a 50 ans. Le tracé de la première ligne du tramway tourangeau passe en effet sur ce mail qui longe la rue Blaise Pascal et le boulevard De Lattre de Tassigny.

Or pour les habitants du Sanitas et pour toute personne connaissant les lieux, ce tracé est incompréhensible pour une artère très large (53 à 60 mètres), qui comporte 8 voies réservées aux automobiles, voies de circulations, voies de stationnement ou voies de dégagement. Il y a la place de passer à côté du mail.

Le présent dossier pourrait s'arrêter sur ce constat tellement il est fort. Mais la recherche d'explications que j'ai menée m'a montré une situation confuse dans laquelle il est possible de s'appuyer sur des faits annexes pour négliger la destruction d'une importante voie environnementale (les arbres) et sociale (un lieu de rencontre) en centre-ville.

J'ai aussi essayé de présenter la meilleure "solution de rechange" possible, sans en écarter d'autres.

En outre, cette étude m'a amené à analyser tout le tracé au niveau du Sanitas et à découvrir d'autres points à améliorer, qui ont de l'importance.

Le présent argumentaire démontrera donc d'un côté les graves défauts du tracé proposé dans le quartier du Sanitas et proposera d'un autre côté des solutions de remplacement qui permettent de corriger ces défauts, sans en amener d'autres aussi graves.

Le manque de concertation et d'information

La première des raisons qui ont amené à l'actuel tracé est le manque d'informations dans laquelle a été tenue la population. Si elle avait été associée à la réflexion, elle aurait choisi un autre tracé. Si elle avait été informée correctement, si les élus avaient été attentifs, elle se serait émue et le tracé aurait été modifié. Voici les principaux faits qui sous-tendent ce manque de communication.

1. Le tracé fut présenté une première fois, rapidement, à une réunion publique au Sanitas, le 12 décembre 2009, sans qu'il ait été signalé qu'il impliquait la destruction du mail et plus généralement sans s'attarder sur les détails. Cette réunion était très peu connue, puisque je n'en ai pas été averti, alors que je suis membre titulaire du Conseil de Vie Locale de Tours-Est. Les échos en ont été pratiquement nuls. En particulier le quotidien local, La Nouvelle République (NR), n'a pas dit un mot sur la suppression du mail.
2. La destruction fut signalée une deuxième fois à une autre réunion publique au Sanitas, le 2 juin 2010, par une dame présente à la réunion précédente (après la longue présentation technique et municipale qui n'a pas évoqué le sujet). Alors qu'en prolongement des propos de la dame j'ai largement contesté le tracé, la NR, dans son compte rendu, a une nouvelle fois été muette sur la destruction du mail, comme si c'était un fait négligeable.

3. La NR est encore resté muette sur le sujet après que je l'ai relancée par courriel le 3 juin. Elle n'en a parlé que de façon très anecdotique, en une notule en marge, le 8 juin.
4. Il semble qu'aucun autre journal, radio, télévision n'en ait parlé avant le début de l'enquête le 15 juin. L'hebdomadaire "La Tribune de Tours" y a consacré un article le 17 juin. La NR s'est résolue à lui consacrer un article le 30 juin.
5. La population n'a donc pratiquement pas été informée et n'a pas été consultée. En particulier personne ne lui a demandé s'il valait mieux supprimer le mail ou enlever / déplacer des places de stationnement.
6. J'ai averti comme j'ai pu des élus municipaux à partir du 3 juin. Visiblement, aucun n'avait pris conscience de ce problème. Aucun n'a su me dire pourquoi le tracé passait ici et pas à côté. Aucun n'a fait l'effort de provoquer une concertation, voire une consultation, certes très tardive. Il m'apparaît que le tracé a été fait par des techniciens et que les élus n'ont opéré aucun contrôle sur une décision qui changera la vie de nombreux citoyens, une décision qui aurait dû être politique.
7. Depuis plus d'un an, probablement jusqu'à la fin de l'enquête et au delà, le site officiel www.tram-tours.fr présente un tracé qui passe à l'ouest du mail et l'épargne donc. En m'appuyant sur ce tracé avant le 2 juin, je ne me doutais pas de la destruction du mail. Cf. photo du chapitre "La solution 1".
8. Quatre gros marquages au sol ont été effectués après le 7 juin sur la chaussée de la voie de dégagement qui longe le mail sur son côté Est. Ils laissent croire aux habitants que le tramway passe à côté de leur promenade, qui leur semble donc épargnée. Cf. photo du chapitre "La solution 3".

L'importance de la promenade

1. Nous sommes dans une ville très polluée (avec notamment l'autoroute A10 très utilisée). En 2004, une étude ¹ de l'Institut de Veille Sanitaire prédisait que la pollution autoroutière provoquerait à long terme 61 décès par an sur l'agglomération. Depuis les mesures montrent une aggravation de la situation. La présence de grands arbres vigoureux est indispensable pour atténuer les effets de la pollution et il convient de ne pas attendre des dizaines d'années pour que les arbres grandissent. Il faut d'abord garder ceux qui sont dans la force de l'âge.
2. Le quartier du Sanitas est touché beaucoup plus que les autres par les "rénovations" d'espaces publics, surtout les récentes qui provoquent trop souvent la destruction de grands arbres, non compensée par la plantation d'arbustes et petits arbres ². Contrairement à d'autres quartiers, il n'y a pas de nombreux jardins particuliers où les grands arbres continuent à se développer.
3. Cet abattage de 160 arbres provoquera la destruction ou la forte réduction d'un écosystème en centre ville. Il n'y a pas eu d'étude d'impact environnemental (la présence d'espèces protégées, comme les chauves-souris, peut être menacée).
4. Les "rénovations" provoquent une aseptisation des lieux publics qui diminuent les espaces de rencontre et nuisent à la convivialité des habitants ³. La suppression de cette longue promenade très utilisée aggraverait fortement cette dégradation.
5. J'habite un quartier voisin du Sanitas et j'ai été le premier à réagir à cette destruction en proposant un autre tracé épargnant la moitié du mail et 120 des 160 arbres, c'était une demi-mesure pour préserver un maximum de stationnements automobiles ⁴. Je suis ensuite allé à la rencontre de quelques promeneurs et j'ai discuté avec eux. Je me suis rendu compte de leur étonnement unanime et de leur volonté très ferme de défendre tout le mail, en estimant qu'il n'y avait pas de problème pour les parkings. C'est pourquoi j'ai opté pour une sauvegarde complète du mail. Vouloir sauver de la place pour les automobiles en un lieu où elles en occupent beaucoup n'apparaît pas justifié (et il y a de la place en côté, j'y reviens plus loin).
6. Le mail montre des traces de canalisations de gaz (photo ci-dessous) qui n'auront pas besoin d'être déplacées si le tramway passe à côté. Et ça peut être pareil pour d'autres canalisations...



7. Ce lieu de repos et de déambulation, il est vrai peu entretenu depuis de nombreuses années, pourrait être aménagé en une suite de jardins très agréables pour les habitants et les voyageurs du tramway.

La solution 1

Abordons l'aspect plus technique des divers tracés et d'abord ceux présentés dans l'étude d'impact. Il y en a deux, la solution 2 retenue et la solution 1, à l'Ouest, empruntant les voies Blaise Pascal et De Lattre de Tassigny.

Sur une telle largeur d'artère, bien d'autres tracés sont possibles, il est étonnant que seuls ces deux tracés aient été étudiés et cela sans justification.

En préambule, le paragraphe 3.1.2.2 (tome 2, pièce E3, page 20) intitulé "Variante d'insertion boulevard maréchal De Lattre de Tassigny" présente la "décision" suivante : "La solution retenue in fine devra privilégier les modes doux". Or le mode le plus doux n'est-il pas la conservation d'une promenade piéton ? Pourquoi donc la solution retenue de destruction d'un mode doux est-il contraire à ce sage précepte ?

C'est plus loin, en page 42 (3.4.5.3) du même document, que les deux tracés sont présentés pour la portion Blaise Pascal – De Lattre de Tassigny. Cf. schémas dans le chapitre "Une ou deux stations ?".

C'est la solution 1 que l'on trouve encore en juillet 2010 sur le site officiel tram-tours (ligne violette) :

Le tracé de la première ligne



Sur cette page 42, la solution 1 se trouve n'avoir que des défauts et la solution 2 n'a que des avantages.

La solution 1 a pour défaut "d'impacter l'accès aux immeubles d'habitat collectif". Si ce propos est juste, pourquoi n'est-il argumenté plus précisément ? Rien ne semble en effet le justifier en analysant le plan. Et si c'était vraiment le cas, je trouve que lorsqu'on a une artère de 53 à 60 mètres de largeur, on ne devrait pas proposer une solution qui impacte vraiment l'accès aux immeubles collectifs...

La solution 2 a pour premier avantage de "s'affranchir d'une succession de courbes serrées qui pénalisent la vitesse du tramway". Mais c'est un défaut de la solution 1 plus qu'un réel avantage de la solution 2. Il y a certes davantage de courbes, mais je ne les trouve pas vraiment "serrées".

La solution 2 a pour second avantage "la requalification du mail piéton". Je ne comprend pas : le mail piéton est supprimé, il n'est pas requalifié, les habitants ne vont pas se promener sur les voies du tramway...

Enfin, la solution 2 permet de "séparer clairement les usages entre modes doux et circulation routière de l'avenue". Je ne vois pas en quoi elle effectuerait cette séparation mieux qu'un autre tracé (même le 1) Surtout, elle supprime une large et longue allée de circulation douce.

Les explications avancées n'apparaissent donc pas convaincantes. Y aurait-il une autre raison ?

Il est vrai que ce second tracé a un avantage évident, mais qu'il vaut peut-être mieux ne pas exprimer : il est facile et peu coûteux. Pas besoin de réorganiser des parkings, d'enlever du bitume, il y a juste à enlever de la terre battue et des arbres, le chemin est tracé sur toute la longueur. C'est la solution de facilité pour qui ne se soucie pas de qualité environnementale, de circulations douces et de lieux de rencontre.

Cette solution 1 m'apparaît beaucoup moins mauvaise que la 2 puisqu'elle épargne en bonne partie le mail (elle pourrait toutefois rejoindre plus rapidement la rue Blaise Pascal). L'étude que j'ai effectuée aux contacts d'habitants et de diverses personnes (notamment de la SEPANT) m'a amené à envisager d'autres solutions.

J'ai d'ailleurs l'impression que la solution 1 avait failli être retenue, puisque, outre le tracé du site officiel, je vois, en page 113 du Tome 2, pièce E4 "Effets" (6.4.7), que le tramway emprunte au Sanitas ce tracé. (Cf. carte du chapitre sur la passerelle Fournier)

De plus, quand la ville de Tours présente son Plan Local d'Urbanisme (PLU) et qu'elle présente "la restructuration du site gare"⁵, j'ai encore la surprise de constater que le mail n'est pas détruit, puisque j'y lis la volonté d'y "ouvrir une perspective sur la halle ferroviaire (avec démolition du bâtiment technique de la SNCF) dans le prolongement du mail de l'allée de la Bourdaisière" (précédemment nommé "mail du Sanitas"). Cette belle perspective supprimée est bien sûr un argument supplémentaire pour garder le mail.

Le langage trompeur de la solution 2

Dans le chapitre 5.3.4 de l'étude d'impact (Tome 2, E4, pages 73 à 78), concernant le passage du Sanitas et la station Liberté, la solution 2 se trouve ainsi justifiée :

- Des "contre allées apaisées en mode doux plus propices au développement d'espaces piétons en modes doux" : étrange façon de sous-entendre que les espaces piétons sont développés, alors qu'ils sont sévèrement affectés par la suppression du mail.
- Un nouveau mail planté remplacera l'existant. Et le schéma de deux trams entourés de deux alignements d'arbres plantés est titré "Coupe courante sur le mail du Sanitas" (page 73, ci-dessous). Ainsi à Tours, le mail ("promenade bordée d'arbres") ne sert plus à la promenade des piétons mais à la promenade des tramways...

➤ Coupe courante sur le mail Sanitas



Etranges justifications, et la seconde, avec son schéma, rejoint hélas celle de "requalification du mail" exprimée lors de la comparaison des solutions 1 et 2. Je tiens à souligner que qualifier de "mail" un espace comprenant les voies de tramway et de chaque côté des arbres et passages pour piétons, même larges de 2 à 3 mètres, est une véritable tromperie. **Comme peut-on imaginer que l'on puisse déambuler tranquillement quand toutes les 5 minutes passe à côté de vous un véhicule motorisé à vitesse assez vive ?** On se sentirait plus à l'aise sur un trottoir, entre immeubles et voies de dégagement ou de stationnement. Ou même sur un trottoir longeant une rue à forte circulation, il y a au moins une séparation.

A côté, entre la rue Blaise Pascal et les voies SNCF, se trouvent une école maternelle et un espace public avec des jeux pour jeunes enfants. Des mamans et leurs enfants passent par le mail pour y aller et en revenir. Les mamans ne voudront plus y passer si leurs enfants risquent de se faire happer par un tram à la moindre réaction imprévue. Par rapport à la circulation douce des piétons, celle d'un tram est une circulation très dure et les deux ne peuvent pas vraiment coexister dans le même espace.

Dans les faits, il y aurait deux passages de piétons, de chaque côté du tram. Le cheminement des piétons serait donc double et ne serait pas délimité par deux rangées d'arbres, mais par une voie de tram d'un côté et une rangée d'arbres de l'autre. Je le répète, appeler ça un mail est une tromperie.

Par ailleurs, en écho aux propos que j'ai tenus sur la séparation des circulations douces et dures, je pense que dans les solutions 3 et 4 qui seront présentées, où le tram longe le mail, il serait bon de mettre, hors station bien sûr, une petite séparation entre le mail et le tram, pour que les jeunes enfants, ou des balles, ou des boules de pétanque ne puissent pas facilement aller vers les rails.

La solution 3

Où passera le tramway s'il ne détruit plus le mail ? Il existe un tracé que je qualifie de "naturel" parce qu'il est le premier qui me soit venu à l'esprit, et à d'autres personnes aussi. Il s'agit d'un tracé, que je nommerai "solution 3", qui longe le mail sur son côté Est, là où sont les actuels marquages erronés au sol, comme le montre cette photo, en mordant un peu plus sur le parking pour vraiment longer le mail :



Cette solution a tous les avantages cités dans le dossier d'impact pour la solution 2. Elle a en plus l'avantage de permettre une courbe plus douce pour prendre l'avenue du Général De Gaulle (quitte à écorner le bout Sud du mail, ça ne paraît guère évitable).

Elle nécessite une réorganisation des places de stationnements, comme indiqué ci-dessous au niveau De Lattre de Tassigny (à gauche la solution 2, à droite la solution 3) :



Elle n'a qu'un désavantage vraiment probant : le tram est plus proche des immeubles et diminue l'intimité des habitants. Même c'est moins proche que dans d'autres portions du tramway (par exemple rue Nationale).

La solution 4 préconisée

La solution 4 est celle que je vais préconiser, elle reprend le principe de la solution 3 de longer le mail, mais de l'autre côté, Ouest. Après une réflexion approfondie (passant notamment par la solution 3), elle fait l'objet d'un consensus avec les habitants que j'ai rencontrés et les personnes qui se sont mobilisées (notamment de la SEPANT).

Par rapport à la solution 3, l'avantage principal est de bien partager les voies de circulation publiques, situées à l'Ouest, des voies de circulation des habitants du Sanitas, situées à l'Est. L'intimité se trouve mieux gérée. Et s'il y a des

stationnements à supprimer, il vaut mieux que ce soient ceux des gens de passage, incités à prendre le tram, que ceux des habitants.

On peut s'interroger sur l'autre passage à l'Ouest, la solution 1 de l'étude préalable, passant au milieu des voies automobiles. D'abord elle avait le défaut, que je n'ai certes pas compris, de mauvais impact sur des immeubles, ici ça ne peut pas être le cas. Ensuite, elle avait des virages jugés "serrés", ici ils le sont moins.

Enfin l'impact des stations me semble moindre en longeant le mail, car, tout en gardant les arbres, les abris-tram peuvent s'insérer entre les arbres et mordre légèrement sur la promenade. En plus, on a donc un débouché direct et très plaisant sur la promenade (certes comme la solution 3).

Analysons ce tracé plus en détail, en le découpant en trois portions (le tram circulera de la gauche (nord) vers la droite (sud)).

-1- L'arrivée sur la rue Blaise Pascal :



Le tram arrivera du milieu au fond de la photo ci-dessous et progressivement longera l'immeuble à gauche.



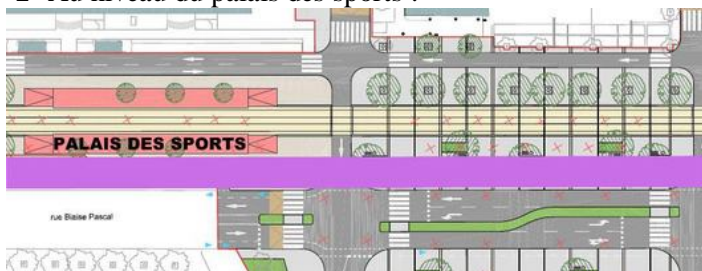
Les arbres de gauche seront abattus, ceux du fond à droite aussi.

Ensuite, photo ci-dessous (en sens inverse), le tram descendra la pente, sachant que celle-ci demande à être élargie d'un mètre environ, elle peut aussi être adoucie.

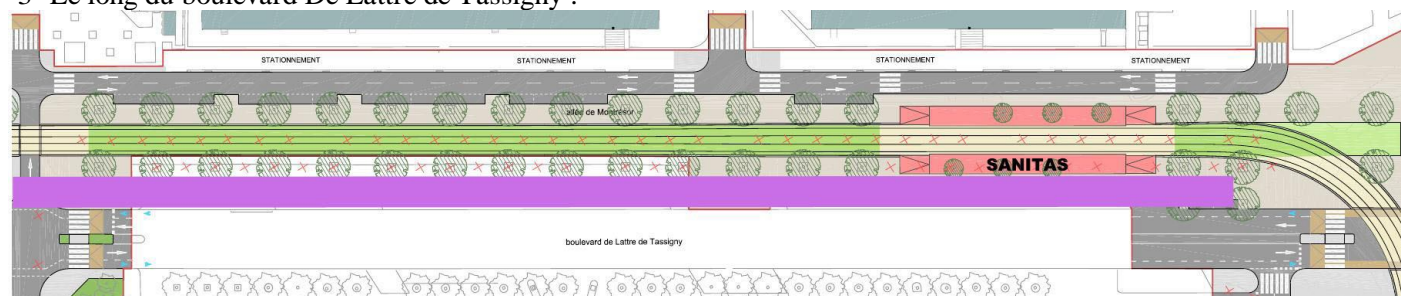


En bas le tram continuera, entre le mail et la rue Blaise Pascal à la place des actuels places de stationnement.

-2- Au niveau du palais des sports :



-3- Le long du boulevard De Lattre de Tassigny :



Le tramway continue son parcours, entre le mail et le boulevard De Lattre de Tassigny, à la place des actuelles places de stationnement (dont le déplacement est étudié plus loin dans ce dossier). L'espacement entre le tram et les arbres sera de 2,90 mètres environ, largement supérieur aux 2 mètres exigés pour un arbre à planter.

Les réalités du terrain

Avant de fermer l'étude des solutions, je vais écarter une solution qui pourrait apparaître convaincante avec une analyse superficielle, et aussi écarter certains propos injustifiés sur le mail.

La solution présentée par les conseillers municipaux Verts ⁶ repose sur une idée de base simple : le tramway passe là où il est prévu, mais, pour avoir tout de même une promenade piétonne, une nouvelle promenade est créée à l'Est du tram. Cette hypothèse a certes l'avantage d'augmenter l'intimité des habitants (ils seraient séparés du tram par le nouveau mail et ses nouveaux arbres), mais c'est bien le seul avantage (partagé avec les solutions 1 et 4).

Certes, la promenade piétonne peut être déplacée, mais pas ses arbres plantés il y a 50 ans. Occuper une bande avec le tram à la place du mail et le nouveau mail à son côté Est prend exactement la même place que le mail existant et le tramway à son côté Est (solution 3), et une place équivalente au mail existant et le tramway à son côté Ouest (solution 4). Supprimer 160 arbres vieux de 50 ans n'est pas un acte bénin, notamment pour l'écosystème qu'ils abritent. Ce déracinement serait très mal vécu par une population en recherche d'enracinement et de repères. Un arbre n'est pas un mobilier urbain, il est un végétal vivant avec lequel on grandit et on vieillit, un compagnon de vie qui devrait aussi grandir et vieillir.

Je note d'ailleurs que les arbres du mail sont assez méprisés par les techniciens et les responsables de Tours Plus dont l'un d'entre eux a déclaré, dans l'article de la Tribune de Tours, "Il s'agit le plus souvent d'arbres malades". D'abord c'est faux, l'article le prouve avec une très belle photo. Ensuite il est vrai que des arbres apparaissent chétifs, plus que malades (il y a d'ailleurs eu des replantations). Si quelques uns le sont, les raisons peuvent en être surprenantes. Ici (sur la photo ci-dessous, voyez le bas des troncs) ce sont très probablement des arbres qui ont été maltraités au transport ou lors de la plantation. Ils ont reçu un choc.



Il faut comprendre que ce mail est situé sur un sol et un sous-sol composés de mâchefer et peu adaptés à la végétation. Mais ces arbres n'en ont que plus de mérite, surtout quand on considère qu'ils sont soumis à un désherbage intensif et régulier qui écarte tout brin d'herbe. Le sol peut être amélioré, les désherbages peuvent être beaucoup moins forts, les arbres s'en porteront mieux et la végétation pourra se développer autour. Raison de plus pour ne pas les abattre... Et considérer, comme le font les élus Verts, que ce chantier est "particulièrement malheureux" ⁷.

Et le sol à côté du mail est probablement d'une aussi piètre qualité, si ce n'est pire, si bien que des arbres auraient au moins autant de difficultés à s'y développer...

Les places de stationnement

Les solutions 3 et 4 demandent à diminuer un peu la place de l'automobile sur cette artère, en diminuant et réorganisant des places de stationnement. Il convient d'abord de considérer que le taux d'occupation des parkings à cet endroit est bien moindre que place du Commandant Tulasne où de nombreuses places ont été supprimées. Il a été mesuré de 58% à 85 % sur l'ensemble de ces lieux et la densité apparaît bien plus forte côté Tulasne.

Il est à noter aussi qu'il existe en retrait des lieux pour emménager des parkings, notamment pas loin de la Place Neuve, sur le côté du jardin Theuriet, devant l'école, une large et longue surface bétonnée que voici en photo :



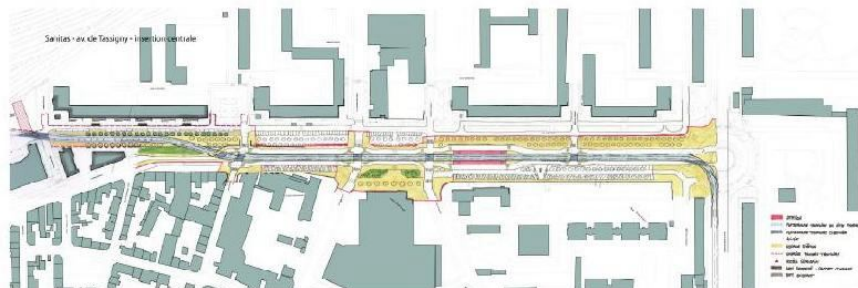
Par ailleurs, les habitants que j'ai rencontrés ne se sont pas montrés soucieux d'une diminution des places de stationnement, ils en sont beaucoup moins inquiets que les riverains de la place du Cdt Tulasne.

Une ou deux stations ?

L'étude d'impact (page 42, E3) présentait deux solutions, la solution 1, à l'ouest au milieu de la voie routière et la solution 2, retenue, sur le mail, les stations sont indiquées en couleur rose :

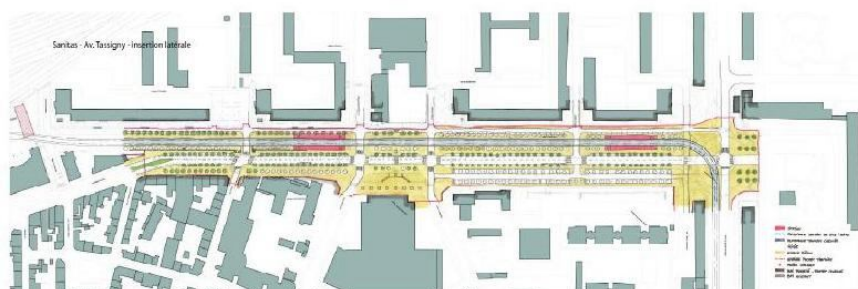
➤ Solution 1

Au débouché des emprises ferroviaires, le tramway s'inscrit en rive Est de l'avenue puis bascule en position axiale profitant soit d'un carrefour, soit d'un des giratoires encadrant le palais des sports.



➤ Solution 2

Le tracé du tramway demeure en rive Est de l'axe sur l'ensemble du linéaire.



On constate que la solution 1 a une seule station, au sud du palais des sports, la solution 2 en a deux au nord du palais des sports et devant la place Saint Paul. Je n'ai pas trouvé d'explication à cette différence et ce n'est pas intervenu dans la préférence donnée à la solution 2. C'est très étonnant...

Qu'en est-il avec notre nouvelle solution 4 ? On peut indifféremment mettre deux stations ou une seule. D'ailleurs, toutes les solutions peuvent admettre une ou deux stations. La réflexion sur ce nombre est donc indépendante de la solution choisie.

Et je ne vois pas de raison de l'éluider. Je l'ai donc abordée avec les diverses personnes avec lesquelles j'ai étudié ce dossier. Il en ressort une préférence pour une seule station. En voici les avantages :

- c'est plus rapide pour le parcours du tram
- dans le cas de deux stations, la deuxième "Sanitas" est à la fois très proche de la 1ère "Palais des Sports" et de la 3ème "Liberté" (cf. page 60 du Tome 2 E3, 5.1.4). Dans le cas d'une seule station (que je verrais mieux appelée "Sanitas") (je la situe au même positionnement que dans la solution 1), elle se trouve à peu près à égale distance de la station précédente (Gare de Tours) et de la suivante (Liberté) (plus proche de Liberté, et ce côté est davantage peuplé)
- pour la solution 4, le côté Ouest des stations s'ouvre naturellement sur le mail, mais le côté Est demande un détournement des voies de circulation. L'automobiliste et le cycliste préféreront être détournés une fois plutôt que deux
- ça amène une certaine mixité, un mélange des populations attendant le tram
- en page 120 (6.5.1.4) du dossier d'impact, il y a l'estimation des montées journalières pour chaque station. Entre 1000 et 2000 au Palais des sports et moins de 1000 au Sanitas, c'est une bonne raison pour unifier ces deux stations puisqu'en comparaison, il y aura entre 5000 et 8250 montées à Jean Jaurès et à la gare de Tours
- et, bien sûr, c'est moins coûteux

Inversement la présence de deux stations a un avantage pertinent, c'est le fait que la ligne de tram croise deux axes, l'un qui vient du quartier des Prébendes pour aller au quartier Velpeau en passant par la passerelle Fournier, et l'autre qui est l'avenue du Général de Gaulle, renforcée par les habitations derrière la place St Paul. Cela rend la solution des deux stations naturelle.

Mais les avantages cités précédemment amènent à demander qu'il n'y ait qu'une seule station (même si, au passage, ça allongera mon parcours piéton pour aller de chez moi, du quartier Velpeau, à la station la plus proche...).

Pour garder les deux ronds-points du Palais des Sports

Je me suis d'abord basé sur l'étude des arbres devant le palais des sports (ce sont les croix rouges) :



Et j'ai comparé avec la situation actuelle (photo Google-Earth) :



Le carrefour se trouve être complètement réaménagé. Quelle est donc la nécessité de modifier le double rond-point et son terre plein central ? La seule explication est succincte, dans le dossier d'impact (page 73 et 75, Tome 2, E4 Effets). Il s'agit qu'un "nouvel espace public crée un lien de part et d'autre du boulevard, renforcé par des traversés piétonnes larges et sécurisée".

Je ne vois pas en quoi ça renforce les traversées piétonnes, les deux voies sont coupées en deux fois, comme actuellement au centre dans un vaste espace piéton ; je ne vois pas non plus en quoi c'est plus sécurisé, ça le serait même moins puisque le terre-plein central est beaucoup plus étroit.

On ne supprime pas ainsi deux importants ronds-points sans handicaper sérieusement les circulations automobiles et cyclistes, surtout quand, venant du sud, il faudra couper la voie pour aller vers l'Ouest rue du Hallebardier ou rue Galpin Thiou, ou en, venant de ces deux rues, aller vers le nord. Je ne vois pas pourquoi cette circulation serait très sensiblement diminuée par le tramway. Il y a des moyens moins coûteux de renforcer la circulation piétonne transversale, et garder le mail ne peut qu'y aider en élargissant les occasions de traverser. Les piétons auront en effet tendance à marcher là où c'est le plus agréable, entre les arbres.

Par ailleurs, j'ai trouvé une indication maintenant l'existence des ronds-points, page 108 de l'étude d'impact pièce E3 (6.7) "La circulation sur l'ouest de l'avenue de Lattre de Tassigny est maintenue telle qu'à l'existant". Cette suppression pourrait donc avoir été ajoutée au dernier moment pour une raison obscure...

Ce double rond-point a pourtant des avantages éprouvés :

- il est fonctionnel,
- les gens, piétons, cyclistes et automobilistes, y sont habitués,
- il permet de diminuer la vitesse des voitures ; toutefois, le fait de regrouper les deux voies, ou de les rapprocher, la diminuerait davantage ; s'il y a des travaux à faire, ça serait ceux-là ; ou alors agrandir les ronds-points pour qu'ils ne soient entourés que d'une seule voie (plus celle des vélos) au lieu de deux, je crois que ça serait encore meilleur ; et ça permettrait d'arborer les ronds-points sur les bords, sans cacher la perspective

En page 131 du Tome 2, E4 "Effets", je lis que les effets sur la circulation automobile sont toutefois vus un peu différemment, "une légère baisse de trafic est attendue rue Blaise Pascal au nord" alors que dans la prolongation "Au sud, le boulevard De Lattre de Tassigny verra sa circulation diminuer plus fortement". Où passera donc alors l'écart en voitures ? Elles ne pourront qu'emprunter les deux ronds-points pour aller et venir rue du Hallebardier et rue Galpin Thiou... C'est donc finalement une raison supplémentaire de garder ces deux ronds-points.

Et je n'oublie pas une raison importante : ça coûtera moins cher.

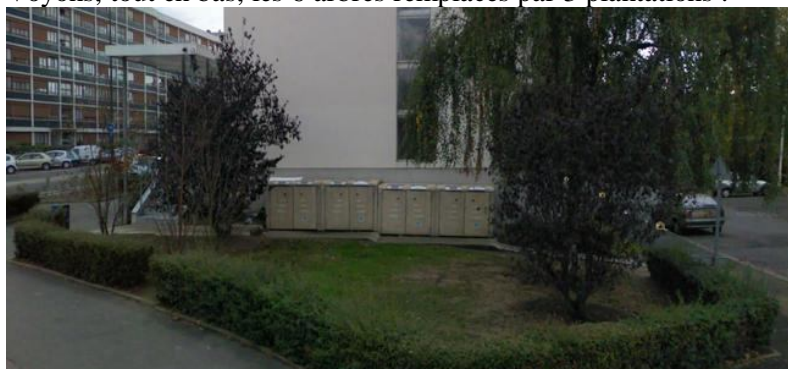
Pour revenir aux arbres, le maintien du double rond-point permet de garder les 32 (14+18) arbres abattus. Il est, de plus, possible de planter deux beaux arbres sur le terre-plein situé entre les deux ronds-points, deux sujets qu'on peut considérer comme étant de ceux devant être plantés, par exemple les "immenses et sculpturaux métaséquoia glyptostroboïdes" de la page 78 du chapitre 5.3.4 de l'étude d'impact (Tome 2, E4).

Pour garder les arbres du carrefour Saint-Paul

Voyons maintenant du côté du carrefour Saint Paul, où un rond-point disparaît, et cette fois-ci de façon compréhensible.



Commençons en haut à gauche (Sud-Est), c'est le mail, donc déjà traité. Ensuite en bas à gauche, le carrefour est recomposé, 5 arbres se trouvent sur la chaussée et sont donc supprimés. Les 4 premières plantations sont justifiées. Voyons, tout en bas, les 6 arbres remplacés par 3 plantations :



Un bel arbre, très apprécié des oiseaux, d'autres plus jeunes à côté, il manque surtout une haie pour cacher les poubelles et quelques plantes vivaces. Je ne vois donc pas de raisons de détruire cet élément d'écosystème en place, qui ne dérange personne et surtout pas le tram. Donc 6 arbres gardés, 3 à ne plus planter.

Reportons nous maintenant derrière l'actuel rond-point Saint-Paul et les 6 arbres placés devant l'église :



Le tram doit-il servir de prétexte pour supprimer des arbres qui ne demandent qu'à vieillir, entourés des habitants qui les ont vu grandir ? Ils sont bien disposés, en arc de cercle, un arc qui rappellera qu'il y avait ici un rond point. Ces arbres seront une partie de la mémoire du quartier pour imaginer ce que furent les lieux autrefois. Et puisque de nouveaux espaces verts se créent devant, plantons d'autres arbres et, pourquoi pas, en deux arcs de cercle aussi, plus resserrés aidant aussi à mieux imaginer l'ancien rond-point.

En architecture végétale, comme en architecture des bâtiments, ou en architecture intérieure, les contraintes sont des prétextes à inventer de nouvelles structures. Appuyons-nous sur ces contraintes plutôt que de quasi-systématiquement les ignorer et tout raser pour repartir à zéro. Un écosystème et une biodiversité sont très longs à se mettre en place, ne brisons pas les acquis de dizaines d'années. Donc ces 6 arbres sont à garder. Le fait de mettre un bassin d'eau est justifié pour mettre en valeur l'église, qui n'est pas vraiment cachée par les 2 arbres devant. Les deux rangées en arc de cercle à placer devant ne seraient donc chacune constituée que de deux arbres latéraux, soit 8 en tout (par exemple avec les "immenses et sculpturaux métaséquoia glyptostroboïdes" de la page 78 , chapitre 5.3.4, de l'étude d'impact Tome 2 E4).

Il reste l'arbre le plus en haut sur le plan, il est très jeune, à l'écart, ce qui ne permet pas de justifier son maintien. Et les deux plantations sont donc justifiées. Puis, en bas à droite, se trouvent deux croix rouges correspondant à cette photo :



Voyez ce superbe cèdre et ce mignon arbuste rouge à ses pieds, comment peut-on vouloir les abattre ? Je ne vois pas la moindre justification, ils ne gênent pas le tram ni personne...

Le "bilan arbres" Saint-Paul s'établit donc à 6 (5+1) arbres abattus, 14 (6+8) gardés, 14 (4+8+2) plantés.

Le "bilan arbres" au Sanitas

Je suis très circonspect par rapport à la notion de "bilan arbres" ou de "bilan vert" tel qu'il est employé dans le dossier d'impact. Elle justifie notamment qu'un arbre planté soit équivalent à un arbre abattu, ce qui ne l'est pas, demandez par exemple aux oiseaux ou aux habitants voisins ou aux promeneurs lors d'une journée ensoleillée. Mais, à défaut d'un autre bilan, je vais me plier à celui-ci.

En suivant les chapitres de ce dossier, il est effectué sur trois tronçons, à deux niveaux, le tracé et les aménagements actuels, que je vais appeler "solution 2+", puis le tracé et les aménagements proposés, que je vais appeler "solution 4+".

- le mail :
Solution 2+ : 160 arbres abattus, $38 + 13 + 28 + 15 = 96$ arbres plantés
Solution 4+ : Au début du mail, 5 arbres abattus sur le côté Est et 12 sur le côté Ouest, en tout 17 arbres abattus, les autres sont gardés, sur 160 environ, ça fait 143 ; si on compte une seule station, elle est arborée à l'Est par les arbres Ouest du mail et à l'Ouest, il convient de planter 6 arbres (non prévus)
- le palais des sports :
Solution 2+ : $14 + 18 = 32$ arbres abattus, 4 plantés
Solution 4+ : les 32 arbres sont gardés, 2 arbres plantés (prévus)
- le carrefour Saint-Paul :
Solution 2+ : $11 + 9 = 20$ arbres abattus, $7 + 11 + 4 = 22$ arbres plantés
Solution 4+ : 6 arbres abattus, 14 gardés, 14 plantés (prévus)

On obtient donc les totaux suivants :

| Tracé | Total arbres d'aujourd'hui | Arbres abattus | Arbres gardés | Arbres plantés | Total arbres futurs |
|-------------|----------------------------|----------------|---------------|----------------|---------------------|
| Solution 2+ | 212 | 212 | 0 | 122 | 122 |
| Solution 4+ | 212 | 23 | 189 | 22 | 188 |

Même s'il faut relativiser le "0 arbre gardé" par le fait qu'il en reste, assez nombreux, sur des zones non éclairées par l'étude (surtout sur les bords du boulevard De Lattre de Tassigny), ce bilan est impressionnant tellement il est net. Il

montre que le tramway est un prétexte pour abattre les arbres autour du tracé, même s'ils ne le gênent en rien et même si le but est autre, celui de rénover sans respect de l'environnement existant. C'est, hélas dans la droite ligne des opérations de "rénovation" en ville ⁸. D'ailleurs, dans la même optique, juste après le Sanitas, place du Commandant Tulasne (station Liberté), tous les arbres (au nombre de 50) sont aussi rasés, même un alignement d'arbrisseaux pourtant loin du tracé ⁹.

Une telle politique est destructrice, elle réduit les écosystèmes et la biodiversité, le confort, l'usage et la santé des habitants, l'esthétique du quartier, qui perd de sa maturité et se trouve déraciné. Il convient aussi de considérer l'aspect budgétaire, une centaine d'arbres de moins et acheter et planter, ce n'est pas négligeable, surtout qu'il faudrait considérer la valorisation des arbres abattus. Car il y a des règles qui permettent de valoriser des arbres âgés. La SEPANT a estimé que les 160 arbres du mail ont une valeur très approximative de 400.000 euros...

Le bilan que je présente ici est donc va donc au delà des valeurs des nombres présentés, il convient de majorer la valeur en tous genres des 189 arbres conservés dans la solution ici préconisée.

Le croisement avec l'axe de la passerelle Fournier

En page 113 (Tome 2, E4 Effets, 6.4.7), le tramway emprunte au Sanitas la solution 1 plutôt que la solution 2, comme cela a déjà été signalé (il n'y a aussi qu'une seule station), mais intéressons-nous aux diverses liaisons :



Ce schéma ignore l'axe Saint-Pierre-des-Corps - La Riche qui coupe celui du tramway en empruntant, dans le sens Est, la passerelle Fournier (légendée "passerelle piétonne", au dessus des voies SNCF) et le pont du Milieu, vers le quartier Velpéau et St Pierre des Corps, et, dans le sens Ouest, les rue Galpin Thiou et du Cluzel, vers les quartiers Prébendes et Rabelais. Cet axe est à niveau ignoré sur la carte de la page 136 du même document.

C'est un manque grave, même s'il est régulièrement négligé par la mairie, notamment dans le Plan de Déplacement Urbain (PDU) et dans la gestion de la passerelle Fournier dont la reconstruction à moyen terme est inévitable, mais repoussée, générant ainsi des coûts de maintenance qui se révèlent très onéreux ¹⁰ et ne facilitant pas le passage des piétons, et surtout des cyclistes.

Pourtant c'est un axe de circulations douces tel que prôné dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et même s'il est négligé actuellement, il ne peut être, à moyen terme, que privilégié. La présence du tramway sera une cause importante de sa mise en valeur pour les raisons suivantes :

- les piétons et cyclistes de St Pierre des Corps Ouest et des quartiers Velpéau, Prébendes et Rabelais viendront y prendre le tram
- au pied de la passerelle, du côté Est (Velpéau), rue Edouard Vaillant, se trouve une station où passent depuis 2009 d'importantes lignes de bus. Les habitants du Sanitas utilisent donc ce passage piéton pour y aller. Avec le tramway, ce sont d'autres usagers, venus de loin, qui iront y chercher une correspondance

L'usage de cet axe et plus particulièrement de la passerelle Fournier, déjà très utilisée comme lien entre les quartiers Velpeau et Sanitas (notamment par les collégiens de Velpeau), est donc amené à se développer.

Cela doit se traduire, au niveau de la station de tramway, par une très bonne prise en compte des cheminements piétons et cyclistes à partir de la rue Galpin Thiou, d'un côté, et à partir de la rue Jacques-Marie Rougé, de l'autre, puisque la future passerelle Fournier sera très probablement placée un peu différemment (et avec des rampes pour cyclistes), dans l'axe des rues Edouard Vaillant et Jacques-Marie Rougé. D'autres dispositions peuvent aussi être prises en compte, notamment pour garer les vélos en sécurité.

Pour conforter le quatrième paysage

Il convient de rappeler que la suppression d'une promenade arborée en centre ville n'est pas conforme aux engagements des hommes politiques.

Au niveau national, la destruction du mail est contraire à la Charte de l'Environnement ¹¹ promulguée le 1^{er} mars 2005, notamment en son article 3 " Toute personne doit, dans les conditions définies par la loi, prévenir les atteintes qu'elle est susceptible de porter à l'environnement ou, à défaut, en limiter les conséquences". La municipalité de Tours a le devoir de prendre part à la préservation de notre environnement.

Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ¹², promulgué par la municipalité tourangelle en 2009, indique en ses orientations 2 et 4 une priorité à la circulation piétonne et au fait de "conforter la trame verte".

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) ¹³ de la ville de Tours, actuellement en cours d'élaboration justifie la suppression de l'îlot Vinci pour "ouvrir une perspective sur la halle ferroviaire (avec démolition du bâtiment technique de la SNCF) dans le prolongement du mail de l'allée de la Bourdaisière" et c'est le mail qui doit être détruit qui est ainsi mis à l'honneur...

Enfin, il convient de souligner les silences, approximations et contradictions entre cette destruction du mail et les principes exposés dans l'étude d'impact.

1. Ainsi , page 36 (4.2 Bilan vert, Tome 2 E4), la phrase "Les principes d'insertion du tramway se sont attachés à conserver autant que possible les arbres existants"
2. Deux pages auparavant, page 34, la disparition de la promenade arborée n'est abordée que de façon très anecdotique dans la liste des espaces verts et alignement impactés. L'alignement n'est pas considéré comme "remarquable" et il est considéré comme "reconstitué" (il y a certes des replantations mais elles ne forment pas une "reconstitution", non seulement par l'âge des arbres mais parce que le lieu de promenade et de rencontre est bel et bien supprimé).
3. Page 48, on trouve une "approche naturaliste" et "des aménagements paysagers dans la continuité de la trame végétale actuelle". Page 52, une volonté de dialogue minéral / végétal est affirmée, comme la volonté d'enrichir un patrimoine arboré.
4. En page 73 (5.3.4), il est écrit sur ce tronçon qu'est proposé un "traitement pacifié qui développe des espaces piétons confortables". C'est bien sûr le contraire qui se produit avec la disparition d'un, long, large et agréable espace piétonnier. Il est aussi écrit "Un nouveau mail planté remplacera l'existant", on a vu que c'est une tromperie.
5. En page 102 (6 Effets permanents sur le cadre humain), rien n'indique les méfaits de la disparition d'un lieu de rencontre et de délasserment (on y trouve notamment des joueurs de boules) en centre ville.
6. En page 176 (6.8.3 La pollution de l'air), rien n'indique l'impact d'abattages d'arbres âgés sur la lutte contre les pollutions de l'air. Ce n'est pas indiqué aussi en page 204 (7 Effets sur la santé publique) et en page 206 (7.3.2 La qualité de l'air).
7. Enfin il convient de souligner que cette promenade arborée, surtout si elle est davantage mise en valeur, entre pleinement dans ce qui est considéré comme l'identité du tramway tourangeau, le "quatrième paysage" , inspiré des trois premiers que sont la Loire, les jardins et le patrimoine bâti (Tome 2, pièce E3, page 47, 4.2.1).

Ainsi, en ce qui concerne la suppression de ce mail et plus généralement l'abattage des arbres d'âge mur le long du tracé, l'étude d'impact se révèle parfois muette, parfois inexacte ("nouveau mail") et les préceptes qu'elle déclare suivre se trouvent contredits par les abattages qu'il est possible, et même ici facile, d'éviter.

Je rappelle le précédent de la cinquantaine de cèdres de l'Avenue de l'Europe. Ils devaient être abattus. Ils ont été sauvés par la commission d'enquête de l'an dernier. La municipalité en est maintenant très fière puisque ses affiches montre le tramway à l'ombre des cèdres et elle indique dans l'étude d'impact qu'elle préserve l'alignement qu'elle voulait détruire. Cet alignement a notamment été sauvé parce que la population a été mieux informée. Pourtant l'artère est beaucoup plus étroite et le déplacement de parkings n'était pas facile. Pourquoi tous les quartiers ne seraient-ils pas traités de la même façon ?

L'éthique qui est affichée à plusieurs niveaux se révèle ne pas être suivi d'effets, elle n'est pas respectée. Il est souhaitable de la rétablir.

Conclusion

Il ressort de cette étude que la "solution 2" adoptée ne présente aucun caractère d'obligation pour le tracé du tramway. Elle a le défaut majeur et rédhibitoire de supprimer une longue promenade arborée qui constitue dans le quartier du Sanitas un élément environnemental et social primordial. De plus, sur d'autres aspects, l'actuel tracé provoque des dégâts environnementaux qui peuvent être corrigés.

C'est pourquoi, conformément aux argumentations qui ont été développées dans ce dossier, je demande que :

- le mail du Sanitas, avec ses 160 arbres environ, ne soit pas détruit
- le tracé du tramway longe le bord Ouest du mail, selon la "solution 4" ici présentée ; si cette solution s'avérait présenter des défauts graves, non soupçonnés ici, je demande qu'une autre solution évitant la destruction du mail soit mise en œuvre, que ce soit la solution 1, la solution 3 ou une éventuelle solution 5
- une seule station "Sanitas" soit mise en place, au lieu de deux ("Palais des Sports" et "Sanitas")
- le double rond-point devant le palais des sports soit conservé, avec ses arbres
- l'aménagement du carrefour Saint-Paul préserve les arbres en place
- le croisement avec l'axe Prébendes – Passerelle Fournier soit pris en compte

¹ http://www.invs.sante.fr/publications/2006/pollution_orleans_tours/rapport_pollution_orleans_tours.pdf pages 17 à 20

² <http://pressibus.free.fr/blogcvl/s/2010-03-12.html>

³ idem note précédente

⁴ <http://pressibus.free.fr/blogcvl/promenade> : cette page de mon blog est un préliminaire au présent dossier, il présente des illustrations complémentaires. Le début de la page commence par présenter la solution abandonnée de ne sauver le mail que partiellement.

⁵ http://www.urbanisme.tours.fr/3_site_gare.php

⁶ La Nouvelle République du 29 juin 2010, page 13

⁷ La Nouvelle République du 28 juin 2010, page 11

⁸ <http://www.pressibus.org/arbres>

⁹ Dossier sur l'arborisation des station que je remets à la commission avec celui-ci

¹⁰ <http://www.pressibus.org/passerelle>

¹¹ <http://www.legifrance.gouv.fr/html/constitution/const03.htm> http://fr.wikipedia.org/wiki/Charte_de_l'environnement

¹² http://www.urbanisme.tours.fr/2_padd_orientations.php

¹³ http://www.urbanisme.tours.fr/3_site_gare.php